



Trafikverket
Box 543
291 25 Kristianstad

Yttrande över samrådsunderlag, höghastighetsjärnväg Hässleholm–Lund Ert ärendenr 2018/88290

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Skåne anser att transportkapaciteten på järnväg i Skåne behöver öka och att ett nytt dubbelspår mellan Hässleholm och Lund utgör en väsentlig del i att tillgodose behovet. Att genomföra projektet kommer dock att medföra betydande miljöpåverkan.

Vi menar att det inte finns skäl att dimensionera banan för höghastighetståg 320 km/tim utan dimensionera för högst 250 km/tim. **Det viktigaste syftet med en utbyggnad är att förstärka kapaciteten för lokal och regional trafik.** Vi vill också ha en flexibel järnväg där det är möjligt att köra godstrafik.

Vi förväntar oss att miljökonsekvenserna utreds och redovisas noggrant i en miljökonsekvensbeskrivning, där de utsläpp av växthusgaser som följer av själva byggandet vägs mot relevanta antaganden om minskade utsläpp när banan har tagits i drift. Vid bedömningen av fortsatta handlingsalternativ måste stränga krav ställas för att begränsa negativa effekter för klimatet, naturen och miljön.

Skälen för vårt ställningstagande

Lokal och regional trafik

Naturskyddsföreningen i Skåne vill i första hand understryka behovet av ett stabilt och pålitligt nät för lokal och regional trafik. Ett nytt dubbelspår som frigör kapacitet på den befintliga stambanan är därför välkommet. Däremot vill vi inte se stora intrång i värdefull natur, kulturmiljöer och bebyggelse. De föreslagna satsningarna på höghastighetsbanor riskerar att tränga undan regionala projekt som kan ge större klimatnytta. Om klimatmålen ska nås måste mängden motortransporter minska i hela landet, inte bara där den här nya banan byggs.

Höghastighetståg 320 km/tim eller snabbtåg 250 km/tim

Det är ett grundläggande fel att sätta en viss restid (här 2,5 timmar mellan Stockholm

Post- och besöksadress: Nils Bjelkegatan 4 B • 222 20 Lund. E-post: kansli.skane@naturskyddsforeningen.se

Hemsida: skane.naturskyddsforeningen.se. Vi finns också på Facebook, Twitter (@snfsskane) och Instagram (@naturskyddsforeningen.skane). Storkprojektet finns också på Facebook.

Plusgiro 9 98 37-7 • bankgiro 196-2729 • organisationsnummer 845000-4174.

och Malmö) som en "styrande förutsättning". Den restiden avser direkttåg som kör 320 km/tim och som inte ska göra uppehåll på sträckan. Varje uppehåll förlänger restiden, men gör samtidigt tåget mer tillgängligt för boende längs banan.

Naturskyddsföreningen avvisar förslaget att anpassa det nya dubbelspåret för höghastighetståg 320 km/tim. Vi menar att en dimensionering för snabbtåg för högst 250 km/tim är en lämplig avvägning mellan framkomlighet, miljö- och naturhänsyn. Det medger större flexibilitet att förlägga banan så att allvarliga intrång i värdefulla miljöer undviks. Kostnaderna och utsläppen av växthusgaser blir lägre om man kan avstå från broar och tunnlar som kan bli nödvändiga vid en extremt rak bana. I driftskedet blir energiåtgången för att driva tåget mindre, eftersom luftmotståndet ökar med kvadraten på hastigheten.

För sträckan Stockholm–Malmö är tidsvinsten med höghastighetståg 320 km/tim mindre än en halvtimme jämfört med snabbtåg 250 km/tim. Antalet stopp på vägen har stor betydelse för restiden. Ett uppehåll med höghastighetståg tar dessutom mer tid i anspråk än ett snabbtåg. Vi antar att resenärer rangordnar pålitlighet, bekvämlighet och punktlighet högt när de väljer färdstätt.

Stationslägen

Naturskyddsföreningen i Skåne anser generellt att centrala stationslägen är att föredra eftersom tillgängligheten där blir större och lockar fler resenärer. Ett utbyggt bemannat resecentrum mitt i staden erbjuder mer bekvämlighet, service och trygghet än en ödslig byteshållplats i periferin.

I Hässleholm finns med hastigheten 250 km/tim goda förutsättningar för en central stationslösning. Planskildhet med Skånebanan måste dock ingå i projektet.

I Lund är anslutningen i riktning mot Malmö planerad för en utbyggnad till fyra spår söderut från Ringvägen, bara 500 meter från Lund C. De perifera alternativen V1 och O1 ansluter inte naturligt till fyrspåret och behöver därmed inte utredas vidare. Övriga alternativ bör studeras noggrant. I första hand bör undersökas om en anläggning ovan jord är tillräcklig. Kostnader och miljöeffekter av en eventuell underjordisk dragning måste redovisas väl.

Långsiktig påverkan på klimat och miljö

Byggandet av ny järnväg medför stora utsläpp av växthusgaser. Bedömningen av huruvida dessa utsläpp är motiverade på sikt är ytterst svår och kan inte göras utan stora osäkerheter. Vi vill peka på några faktorer som bör beaktas.

Tidsaspekten för klimatpåverkan har inte beaktats i planeringen, och det är en allvarlig brist. Enligt Trafikverkets egna antaganden dröjer det i allmänhet flera decennier efter trafikstart innan klimatpåverkan från byggandet har kompenseras genom minskade utsläpp från andra sektorer. För detta projekt vill vi se så noggranna beräkningar som möjligt, med angivande av de data och bedömningar som utgör underlag.

I Trafikverkets utredningar framgår att byggandet av höghastighetsjärnväg inte kan motiveras av miljöskäl. Vi vill lyfta fram ett enkelt sätt att räkna och det är att jämföra utsläppen från hela byggprojektet med utsläppen från en flygavgång. Det krävs att i storleksordningen en halv miljon flygavgångar ställs in för att de minskade utsläp-

pen från flyget ska kompensera utsläppen från bygget. Det är svårt att tro att allt flyg ställs in. Om 75 % av flygavgångarna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ställs in så tar det mer än 25 år innan detta är kompenserat.

Det dröjer minst 20 år, troligen längre, innan den nya banan är klar i hela sin längd mellan Stockholm och Malmö. Delen Hässleholm–Lund kan i bästa fall vara klar en bit in på 2030-talet. Naturskyddsföreningen anser att de svenska utsläppen ska vara noll år 2030. Det krävs för att Sverige ska uppfylla Parisavtalet om klimatet och dessutom föregå med gott exempel. Satsningen på höghastighetsjärnväg kan inte motiveras med att flygresenärer ska övergå till tåg när dessa går snabbt nog – den övergången måste ske långt tidigare. Om det inte finns miljövänliga transportsätt i tillräcklig omfattning, så måste transportarbetet minska.

Den globala uppvärmningen fortsätter i oförminskad takt enligt rapporter från FN:s klimatpanel, IPCC. Redan runt år 2040 kommer världen sannolikt att vara 1,5 grader varmare än under förindustriell tid. I Sverige går uppvärmningen fortare, och extremväder av olika slag medför stora påfrestningar på samhällsekonomin.

I ljuset av detta måste Trafikverkets prognoser för ökat resande med fog ifrågasättas. Dessa prognoser stämmer inte med de krav på minskat resande som Trafikverkets klimatscenario kräver. Då måste styrningen av stora infrastrukturprojekt utgå från samhällets mål och inte efter prognoser.

För Naturskyddsföreningen i Skåne



Linda Birkedal, ordförande